

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๓๖๓



สวท. 190
วันที่ 18 66
เวลา 14.35

สค. (eMail)

ส่ง : กวค.

รับที่ : ๕11380/66

1 ธ.ค. 2566 เวลา 14.30 น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

เรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ของกรมทางหลวง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๐๐๕/๓๓๐๓ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔
๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน
ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๖๒๗๔ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๕
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๖/ว ๘๑๑ ลงวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๔. สำเนาหนังสือกรมทางหลวง ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๖๑๓๘.๒/๑๐๔๗๘ ลงวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๘/๕๕๔๖ ลงวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๖
๖. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะกรรมการ
ตามมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙
สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ของกรมทางหลวง
มาเพื่อคณะกรรมการพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชบัญญัติการ
เสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่
ของคณะกรรมการหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการ

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะกรรมการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอก
กรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ของกรมทางหลวง เป็นการดำเนินงานตาม
พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ โดยเมื่อคณะกรรมการนโยบาย
การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน และได้แจ้ง
ผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะกรรมการ
กระทรวงคมนาคมจึงต้องนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ของกรมทางหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจร
บนถนนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก และเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษรอบกรุงเทพมหานครที่ขาดหาย
(Missing Link) ทั้งนี้ ปัจจุบันรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อยู่ระหว่างการพิจารณา
ของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ แต่เนื่องจากโครงการฯ มีลำดับความสำคัญสูง ซึ่งได้รับการบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการ
/ด้านคมนาคม...

ด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และแผนแม่บทการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้ให้ความเห็นชอบและคณะรัฐมนตรีได้รับทราบแล้ว ประกอบกับคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการฯ ไว้แล้ว และการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จนถึงขั้นตอนการคัดเลือกให้ได้มาซึ่งเอกชนผู้ร่วมลงทุน ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการอีกอย่างน้อยประมาณ ๑๘ เดือน ก่อนลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน เมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบแล้ว ดังนั้น เพื่อไม่ให้กระทบแผนการดำเนินงานโครงการฯ และสามารถเปิดให้บริการตามกำหนดในปี ๒๕๖๙ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหการจราจร เติมเต็มโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้ครบสมบูรณ์ เชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภูมิภาคโดยรอบ จึงจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการฯ ต่อไป ตามมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ และมาตรา ๔๙ วรรค ๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

๓.สาระสำคัญและข้อเท็จจริง

กรมทางหลวงได้นำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุน พร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาและให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๔ และคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนด้วยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ โดยมีหลักการของโครงการร่วมลงทุน ดังนี้

๓.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ซึ่งมีลักษณะเป็นทางยกระดับตามแนวถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๒ ด้านตะวันตก โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ วงแหวนกาญจนาภิเษก ด้านทิศใต้โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว และโครงการทางพิเศษพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณจุดตัดทางแยกต่างระดับบางบัวทอง เชื่อมต่อโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ วงแหวนกาญจนาภิเษก ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน รวมระยะทางประมาณ ๓๕.๘๕ กิโลเมตร ให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่หนาแน่นตลอดเวลา โดยเฉพาะช่วงบางขุนเทียนถึงบางบัวทองมีการพัฒนาเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก ช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรบนถนนกาญจนาภิเษก ด้านตะวันตก อีกทั้งยังจะช่วยเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองรอบกรุงเทพมหานครให้ครบสมบูรณ์ ทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปิดใช้งานจะเป็นโครงข่ายสำคัญที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง ระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลกับภูมิภาคโดยรอบ

๓.๒ ขอบเขตของโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรช่องละ ๓.๖๐ เมตร โดยมีไหล่ทางด้านในข้างละ ๑ เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง ๒.๐๐ เมตร

/จัดวางเสา...

จัดวางเสาอยู่บนเกาะกลางของทางหลวงหมายเลข ๙ มีจุดเริ่มต้นโครงการอยู่ที่บริเวณทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนและสิ้นสุดโครงการที่บริเวณจุดตัดทางแยกต่างระดับบางบัวทอง รวมระยะทางประมาณ ๓๕.๘๕ กิโลเมตร มีการควบคุมการเข้าออกโดยสมบูรณ์ (Full Control of Access) รองรับการสัญจรที่สามารถใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางคิดตามระยะทางเป็นระบบปิด (Closed System) ด้วยระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้นหรือ M-Flow มีทางขึ้น - ลง ในโครงการเพื่อเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักตลอดแนวเส้นทางเป็นทางขึ้น ๘ จุด และทางลง ๖ จุด มีทางแยกต่างระดับ ๕ แห่ง ได้แก่ ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน ทางแยกต่างระดับบรมราชชนนี ทางแยกต่างระดับศรีรัช ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ และทางแยกต่างระดับบางบัวทอง มีอาคารศูนย์ควบคุมกลาง กองกำกับการตำรวจทางหลวง อาคารหน่วยตรวจการณ์และกู้ภัย อาคารศูนย์ดำเนินงานและบำรุงรักษา และอาคารปฏิบัติงานซ่อมบำรุง พร้อมด่านเก็บค่าผ่านทางบางขุนเทียนเพื่อตัดแบ่งระบบเก็บค่าผ่านทางจากโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๘๒ และทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

๓.๓ รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนสำหรับโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๓.๑ หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการ

ภาคเอกชนมีหน้าที่และความรับผิดชอบพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงการจัดหาเงินทุน ก่อสร้างงานโยธาทายกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรทางขึ้น - ลง ทางแยกต่างระดับ งานระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น M-Flow งานระบบอำนวยความสะดวกและบริหารจัดการจราจร และองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่ภาครัฐก่อนเริ่มดำเนินงานในลักษณะของ BTO (Build Transfer Operate) โดยเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการตามขอบเขตและเงื่อนไขที่กำหนดตลอดอายุของสัญญา ส่วนภาครัฐรับผิดชอบเวนคืนที่ดินทั้งหมดของโครงการและเป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินงานบำรุงรักษางานระบบด่านเก็บค่าผ่านทางบางขุนเทียน รวมถึงกำกับดูแลและติดตามตรวจสอบคุณภาพการดำเนินงานของภาคเอกชน

๓.๓.๒ ระยะเวลาของโครงการ

๓๔ ปี โดยมีระยะเวลาออกแบบและก่อสร้างโครงการ ๔ ปี และระยะเวลาการดำเนินงานและบำรุงรักษา ๓๐ ปี นับแต่เอกชนสามารถเปิดให้บริการได้ครบทั้งสายทาง โดยเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ทันทีเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนระยะเวลา ๔ ปี หรือสามารถทยอยเปิดให้บริการส่วนที่มีความพร้อมได้ทันที ทั้งนี้ จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กรมทางหลวงกำหนด

๓.๓.๓ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโครงการ

รัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอกชนได้ลงทุน

๓.๓.๔ การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างหน่วยงานของรัฐและเอกชน

เอกชนจะเป็นผู้รับสัมปทานเป็นผู้ได้รับอนุญาตในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

/ตอน ...

ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ตามอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่กำหนด โดยให้มีการปรับขึ้นทุก ๕ ปี ตามรายละเอียดบัญชีอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดในรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ซึ่งเอกชนจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในรายได้ของโครงการและเป็นผู้รับความเสี่ยงทางด้านรายได้โดยตรง โดยเอกชนจะได้รับเงินร่วมลงทุนจากภาครัฐตามเงื่อนไขที่กำหนด โดยมีกรอบวงเงินร่วมลงทุนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกินมูลค่าก่อสร้างงานโยธา โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดให้บริการ มีกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปี

๓.๔ มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน

๓.๔.๑ กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๔,๒๕๓.๓๐ ล้านบาท โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ตามความจำเป็นและความเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๓.๔.๒ กรอบวงเงินร่วมลงทุนกับเอกชนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกินกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา อัตราคิดลดร้อยละ ๓ ต่อปี (เป็นจำนวนเงินมูลค่าปัจจุบันไม่เกิน ๔๘,๒๘๘ ล้านบาท) โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดให้บริการแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาการแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปี โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณร่วมพิจารณาแหล่งเงินและรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการจ่ายเงินร่วมลงทุนงานโยธาให้แก่เอกชนต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

๔.๑ บรรเทาสภาพปัญหาจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง

ปัจจุบันถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกเกิดปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนและช่วงวันหยุด เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีการพัฒนาเป็นแหล่งพื้นที่อาศัย ย่านพาณิชยกรรม และแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชน การพัฒนาโครงการจะช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรที่มีการขนส่งและการเดินทางในปัจจุบันระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ากับภูมิภาคโดยรอบได้ ส่งผลให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ และประหยัดเวลาในการเดินทาง

๔.๒ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและลดต้นทุนโลจิสติกส์

เนื่องจากการพัฒนาถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่งหลักที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ากับพื้นที่ภูมิภาคโดยรอบ เช่น ภาคใต้ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงพิเศษ/ทางพิเศษ ดังนั้น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนี้ จึงจะช่วยให้โครงข่ายการจราจรและขนส่งทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงข่ายทางหลวงพิเศษวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเกิดความสมบูรณ์ เกิดการประหยัดเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการขนส่งลดลง ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๔.๓ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง เป็นการพัฒนาเส้นทางทางหลวงมาตรฐานสูง มีการควบคุมการเข้า - ออก ตลอดเส้นทางอย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นการยกระดับการให้บริการทางถนนให้มีความปลอดภัย และความมั่นคงของระบบขนส่ง มีความพร้อมของการให้บริการป้ายจราจร สัญลักษณ์พื้นทาง

/ตลอดจน...

ตลอดจนระบบให้ข้อมูลข่าวสารในการเดินทางที่ได้มาตรฐานและครบถ้วน ซึ่งมีผลโดยตรงต่อความมั่นใจของผู้ใช้ทาง ทำให้การเดินทางมีความปลอดภัยสูง ลดปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น และเป็นการส่งเสริมสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งให้มีความตรงต่อเวลา อีกทั้งยังเป็นการยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

๔.๔ ส่งเสริมการท่องเที่ยว

การดำเนินงานโครงการมีประโยชน์อย่างสูงในการเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเข้ากับพื้นที่ภาคใต้ ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ เนื่องจากการเดินทางมีความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย จึงมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเดินทางไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยมากขึ้น

๔.๕ กระตุ้นการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ

การพัฒนาโครงการฯ ในระหว่างการก่อสร้างจะช่วยส่งเสริมการจ้างงาน ส่งเสริมการหมุนเวียนของค่าใช้จ่ายในวงจรธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง วัสดุ เมื่อเปิดใช้งานแล้ว ยังสามารถช่วยส่งเสริมการจ้างบุคลากรส่วนหนึ่งที่ต้องเข้ามาทำหน้าที่ดำเนินการและบำรุงรักษาตลอดอายุโครงการ นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของผู้ประกอบการที่ได้รับประโยชน์จากการเดินทางและขนส่งด้วยเส้นทางของโครงการฯ และต่อเนื่องไปยังภาคธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลในเชิงบวกต่อภาคเศรษฐกิจของประเทศ

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

๕.๑ กรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน ๔,๒๕๓.๓๐ ล้านบาท ขอให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๕.๒ กรอบวงเงินร่วมลงทุนกับเอกชนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันไม่เกินกรอบวงเงินค่าก่อสร้างงานโยธา อัตราคิดลดร้อยละ ๓ ต่อปี (เป็นจำนวนเงินมูลค่าปัจจุบันไม่เกิน ๔๘,๒๘๘ ล้านบาท) โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดให้บริการแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาการแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปี ซึ่งกรมทางหลวงจะขอรับเงินสนับสนุนรายปีของโครงการฯ ให้แก่เอกชนตามสัญญาร่วมลงทุนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกรมทางหลวง

๖. ความเห็นหรือความเห็นชอบ/อนุมัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ ได้พิจารณาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง และมีมติ ดังนี้

๖.๑.๑ เห็นชอบหลักการของโครงการฯ เพื่อกระทรวงคมนาคมนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ตามหลักการของโครงการฯ ตามมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๖.๑.๒ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) รับไปดำเนินการ ดังนี้

/๑) ให้กรมทางหลวง...

๑) ให้กรมทางหลวงกำกับการดำเนินการในเรื่องการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการฯ ให้เป็นไปตามแผนงาน เพื่อให้สามารถส่งมอบพื้นที่ให้กับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

๒) ให้กรมทางหลวงเร่งรัดการดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่วางไว้ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

๓) ให้กรมทางหลวงสร้างความชัดเจนว่าโครงการฯ ไม่มีลักษณะเป็นทางแข่งขันกับโครงการร่วมลงทุนอื่น ทั้งนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทหรือข้อโต้แย้งในอนาคต เช่น การประสานไปยังการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการร่วมลงทุนอื่นในพื้นที่อิทธิพลของโครงการฯ ให้มีหนังสือยืนยันว่า โครงการฯ ไม่มีลักษณะเป็นทางแข่งขัน

๔) ให้กรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคมวางแผนการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในอนาคตที่อาจมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน และส่งผลกระทบต่อโครงการฯ อย่างรอบคอบ

๕) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณากำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขคุณภาพของการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) ไว้ในข้อเสนอการคัดเลือกเอกชนและสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงการจัดทำแผนการประเมินผลคุณภาพการให้บริการตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุใน SLA ด้วย

๖) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณากำหนดวิธีการหรือกลไกการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนที่ภาครัฐมีโอกาสได้รับผลตอบแทนเพิ่มเติม หรือปรับลดการสนับสนุนเงินร่วมลงทุนในกรณีที่เอกชนสามารถจัดเก็บรายได้ค่าธรรมเนียมผ่านทางได้มากกว่าที่ประมาณการไว้

๗) ให้กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมถึงดำเนินการตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการฯ แล้ว

๖.๑.๓ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และสำนักงบประมาณสร้างความชัดเจนและความพร้อมของเงินงบประมาณที่จะใช้ในการดำเนินโครงการฯ บนพื้นฐานของหลักวินัยการเงินการคลังของรัฐก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๖.๑.๔ เห็นควรมอบหมายให้กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการคัดเลือกฯ รับความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๖.๒ ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ กำหนดให้มีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดินให้มีความเห็นของสำนักงบประมาณ หรือในกรณีที่ต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ที่เป็นหนี้สาธารณะให้มีความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประกอบการพิจารณาด้วย โดยสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคณะกรรมการ

ส่งเสริมการลงทุน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในเรื่งดังกล่าวด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๗. การพิจารณาของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเรื่อง โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง ของกรมทางหลวง เสนอต่อสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอนของมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบกับมาตรา ๒๐ (๘) แห่งพระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ และมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๔ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มีหนังสือแจ้งมติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในเรื่งดังกล่าว ดังนี้

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง (โครงการฯ) ของกรมทางหลวง เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคมได้พิจารณายืนยันแล้วว่าเป็นโครงการที่มีความสำคัญลำดับสูงตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่กรุงเทพมหานครกับปริมณฑลด้านตะวันตก ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนทางหลวงหมายเลข ๙ ด้านตะวันตก รวมถึงไม่มีผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้ว ประกอบกับคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อมูลจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการฯ แสดงให้เห็นว่าจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ในระยะเวลาหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อให้การพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ของคณะรัฐมนตรีเป็นไปอย่างรอบคอบ เห็นควรพิจารณากำหนดเงื่อนไขให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการให้ความชัดเจนก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบโครงการฯ ตามขั้นตอนต่อไป ดังนี้

๗.๑ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการ ดังนี้

๗.๑.๑ เร่งพิจารณาจัดทำแผนระดับที่ ๓ (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก) ให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ โดยแผนระดับที่ ๓ ดังกล่าวต้องคำนึงถึงประมาณการความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่ ประสานและบูรณาการหน่วยงานรับผิดชอบและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการคลัง เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด และจัดทำประมาณการความต้องการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมในอนาคตที่สอดคล้องกับขีดความสามารถทางการคลังของประเทศ พร้อมทั้งจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุน/ปรับปรุงพัฒนา โดยมุ่งเน้นการลงทุนที่มีความจำเป็นและเป็นส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าจากถนนไปสู่ระบบราง (Shift mode) และการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ทั้งนี้ ในการพิจารณาประมาณการความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า ทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่ เห็นควรให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรพิจารณากำหนด สัดส่วนการเดินทางส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะที่ชัดเจนและสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ใน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓

๗.๑.๒ เร่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder System) และ สิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ บัตรโดยสารร่วม พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม เพื่อจูงใจให้ ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันการพัฒนารถไฟฟ้า ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะระบบหลักจะทยอยเปิดให้บริการในปี ๒๕๖๖ ในขณะที่ ระดับคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะระบบรอง (รถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และระหว่างจังหวัด) มีแนวโน้มลดลง ซึ่งอาจจะทำให้ไม่สามารถจูงใจให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ เนื่องจากปัญหาด้านความสามารถในการให้บริการ ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพและบริษัท ขนส่ง จำกัด พิจารณาจัดหา รถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) ทดแทนรถโดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบันโดยเร็ว

๗.๒ มอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๗.๒.๑ เร่งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ และสังคมในปัจจุบัน และลดข้อจำกัดของการใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการพัฒนาทางหลวง สัมปทานในอนาคตให้แล้วเสร็จก่อนจึงจะเสนอขอรับการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐในการดำเนินโครงการ ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่มีความสำคัญลำดับสูงลำดับถัดไปได้ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเงินทุน ค่าธรรมเนียมผ่านทางเพียงพอในการจ่ายเงินสนับสนุนรายปีก็จะสามารถช่วยลดภาระงบประมาณของภาครัฐได้

๗.๒.๒ ขอรับเงินสนับสนุนรายปีของโครงการฯ ให้แก่เอกชนตามสัญญา ร่วมลงทุนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกรมทางหลวงเพื่อลดข้อจำกัดทางการคลัง ของภาครัฐ เนื่องจากที่ผ่านมาภาครัฐมีภาระผูกพันทางการเงินผ่านโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๖ เฉลี่ยปีละประมาณ ๒๖,๓๐๐ ล้านบาท

๗.๒.๓ พิจารณาไม่ให้มีการกำหนดเงื่อนไขว่าการดำเนินการตามมาตรการหรือนโยบายรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งการลงทุนพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ที่อรรถประโยชน์ของโครงการฯ ทั้งในรูปแบบรัฐดำเนินการเอง และร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเป็นการดำเนินการในลักษณะทางแข่งขันหรือดำเนินการใด ๆ เพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดปัญหาข้อพิพาทระหว่างรัฐและเอกชนผู้รับสัมปทาน

๗.๓ นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์ สูงสุด เห็นควรมอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการ ดังนี้

๗.๓.๑ พิจารณาปรับอัตราผลตอบแทนของเอกชนและอัตราดอกเบี้ยให้สอดคล้อง กับผลการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ผ่านมาและแนวโน้มสภาพตลาดเงิน ตลาดทุนในอนาคต เพื่อลดภาระสนับสนุนทางการเงินของภาครัฐ

๗.๓.๒ พิจารณาปรับกรอบวงเงินลงทุนของโครงการฯ ให้เป็นปัจจุบัน โดยเฉพาะ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว

/โดยในกรณี...

โดยในกรณีที่กรมทางหลวงพบว่ากรอบวงเงินลงทุนของโครงการฯ เปลี่ยนแปลงไปจากข้อเสนอให้กรมทางหลวงเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามในสัญญาตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงของโครงการฯ อันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของวงเงินลงทุนของโครงการฯ

๗.๓.๓ เร่งศึกษาความเหมาะสมของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ในเส้นทางนำร่องโดยให้ความสำคัญกับการเปรียบเทียบความคุ้มค่าและความเหมาะสมของรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา กำหนดรูปแบบระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมค่าผ่านทางของโครงการฯ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๖ ทั้งนี้ กรณีที่กรมทางหลวงพบว่าจำเป็นต้องปรับรูปแบบจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการฯ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามในสัญญาฯ ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๘. การดำเนินงานตามมติคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๘.๑ การดำเนินงานของกรมทางหลวง

๘.๑.๑ การจัดการมลพิษที่ดิน

กรมทางหลวงขอรับมติคณะกรรมการนโยบายฯ ไปดำเนินการ โดยเบื้องต้น กรมทางหลวงชี้แจงว่า พื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตทางเดิมของกรมทางหลวง และปัจจุบัน กรมทางหลวงได้ดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๖๗ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการมลพิษที่ดินดังกล่าวแล้ว

๘.๑.๒ รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กรมทางหลวงได้เร่งรัดการดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยจัดส่งรายงานเพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาตามความในมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๓๘.๔/๘๑๗ ลงวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๖ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่วางไว้ และไม่เกิดความล่าช้า ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคาดว่าจะได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๗

๘.๑.๓ การสร้างความชัดเจนว่าโครงการไม่มีลักษณะเป็นทางแข่งขันกับโครงการร่วมลงทุนอื่น

กรมทางหลวงได้พิจารณาข้อกำหนดและเงื่อนไขสัญญาสัมปทานของโครงการที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ ดังนี้

๑) โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ และโครงการทางยกระดับดอนเมือง พบว่า ไม่มีข้อกำหนดในเรื่องทางที่มีลักษณะแข่งขัน

๒) โครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก พบว่า มีข้อกำหนดเรื่องทางที่มีลักษณะแข่งขันในข้อที่ ๒๓ ของสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก (สัญญาสัมปทานฯ) ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

/(ภายหลัง...

(ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)) แต่มีข้อยกเว้นในกรณีปรับปรุงโครงการทางพิเศษในอนาคตตามที่กำหนดในภาคผนวก ๘ ของสัญญาสัมปทานฯ จึงไม่ถือว่าเป็นทางแข่งขัน

เพื่อความชัดเจนกรมทางหลวงได้มีหนังสือสอบถามไปยังการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและมีการประชุมร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและ BEM เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมมีมติว่า โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ มีลักษณะคล้ายโครงการในลำดับที่ ๑๒ และ ๑๖ ของภาคผนวก ๘ และไม่มีลักษณะเป็นทางแข่งขันตามสัญญาสัมปทานฯ ข้อ ๒๓ ทั้งนี้ กรมทางหลวงได้ส่งรายละเอียดชี้แจงไปเรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๐๐๕/๔๑๑๔ ลงวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๖๕

๘.๑.๔ การวางแผนการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในอนาคตที่อาจมีลักษณะเป็นทางแข่งขันและส่งผลกระทบต่อโครงการ

กรมทางหลวงรับไปดำเนินการพิจารณาอย่างรอบคอบในการวางแผนการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในอนาคต เพื่อมิให้เกิดกรณีที่มีลักษณะแข่งขันและส่งผลกระทบต่อโครงการฯ

๘.๑.๕ การกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขคุณภาพของการให้บริการ

กรมทางหลวงและคณะกรรมการคัดเลือกฯ จะกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขคุณภาพของการให้บริการ (Service Level Agreement : SLA) ควบคู่กับการบังคับใช้ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงาน และบทลงโทษที่ชัดเจนในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถบรรลุระดับผลการปฏิบัติงานที่กำหนดได้

๘.๑.๖ การกำหนดวิธีการหรือกลไกการแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนของภาครัฐ

กรมทางหลวงขอรับมติคณะกรรมการนโยบายฯ ไปพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนการจัดทำร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (Request For Proposal)

๘.๑.๗ การนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการ

กรมทางหลวงจะดำเนินการตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติการดำเนินโครงการฯ แล้ว

๘.๑.๘ การสร้างความชัดเจนและความพร้อมของเงินงบประมาณที่จะใช้ในการดำเนินโครงการบนพื้นฐานของหลักวินัยการเงินการคลังของรัฐ

กรมทางหลวงได้จัดประชุมหารือแนวทางการจัดสรรงบประมาณที่จะใช้ในการดำเนินโครงการฯ กับสำนักงบประมาณ กระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยสำนักงบประมาณไม่ขัดข้องในการที่กรมทางหลวงจะขอรับเงินสนับสนุนรายปีของโครงการฯ ให้แก่เอกชนตามสัญญาร่วมลงทุนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกรมทางหลวง เพื่อสต็อกจำกัดทางการคลังของภาครัฐ

๘.๑.๙ การรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ

กรมทางหลวงจะดำเนินการรับความเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๘.๒ การดำเนินงานตามมติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางราง กรมทางหลวง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้มีหนังสือแจ้งผลการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามมติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ สรุปได้ ดังนี้

๘.๒.๑ การจัดทำแผนระดับที่ ๓ (แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก)

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางกรดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัดซึ่งแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าวจัดเป็นแผนระดับที่ ๓ จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนลำดับที่ ๑ และแผนลำดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งจะต้องเสนอแผนปฏิบัติการฯ ไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณาตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยกระทรวงคมนาคมได้จัดส่งแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑) กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ โดยได้พิจารณาให้สอดคล้องกับการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ การพัฒนาระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแนวทางการดำเนินการตามตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) การพัฒนาระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งมุ่งเน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาคriticalเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) รวมทั้งได้พิจารณานโยบาย แผนพัฒนา และโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง

๒) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนากฎระเบียบและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส ซึ่งในแต่ละยุทธศาสตร์จะกำหนดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ไว้ด้วยแล้ว ทั้งนี้ ในส่วนของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม กระทรวงคมนาคมได้พิจารณากำหนดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญ ที่จะดำเนินการในช่วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ จัดกลุ่มตามรูปแบบการขนส่ง ดังนี้

๒.๑) การขนส่งทางถนน ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างสะพาน โครงการทางพิเศษ โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน โครงการจัดการรถโดยสาร EV ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) และการแปลงแผนแม่บท MR-Map ไปสู่การปฏิบัติ ทั้งนี้ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง /ของกรมทางหลวง...

ของกรมทางหลวง ได้รับการพิจารณาเป็นโครงการสำคัญบรรจุในการพัฒนาการขนส่งทางถนน มีแผนการพัฒนาโครงการฯ ในช่วงปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

๒.๒) การขนส่งทางราง ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดง โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตเมือง และโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย - อังดามัน (Landbridge)

๒.๓) การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓ โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก และการพัฒนาชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ

๒.๔) การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓ โครงการพัฒนา/ปรับปรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค และการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา

๓) การพัฒนาแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมที่สำคัญดังกล่าวข้างต้น จะช่วยแก้ไขปัญหารถติดในเขตเมือง และโครงข่ายถนนสายหลักที่รองรับการเดินทางเข้าและออกจากเมืองหลัก เพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ สนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน รวมทั้งส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างยืนยันความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ กับนโยบายรัฐบาลชุดใหม่ เพื่อสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๘.๒.๒ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder System) และสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ บัตรโดยสารร่วม พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้เร่งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Feeder System) โดยมีการกำหนดแผนการจัดการรถโดยสารที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV) เพื่อทดแทนรถโดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และเพื่อเป็นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศ ดังนี้

๑) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีแผนการจัดหาในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙ จำนวน ๒,๐๑๓ คัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) ดังนี้

๑.๑) ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ จำนวน ๒๒๔ คัน

๑.๒) ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ จำนวน ๑,๐๒๐ คัน

๑.๓) ปีงบประมาณ ๒๕๖๙ จำนวน ๗๖๙ คัน

๒) บริษัท ขนส่ง จำกัด มีแผนการจัดหาในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๖๙ จำนวน ๑๔๗ คัน ดังนี้

๒.๑) ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ จำนวน ๗๕ คัน (รถขนาดใหญ่ ๒๑ คัน รถขนาดเล็ก ๕๔ คัน) ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการกำหนดราคากลาง

/๒.๒) ปีงบประมาณ

๒.๒) ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๖๘ จำนวน ๗๒ คัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดโครงการเพื่อเสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด

สำหรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก กรมการขนส่งทางราง และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้นำบัตร cEMV (Contactless Europay Mastercard and Visa) มาประยุกต์ใช้เป็นตัวร่วมกับระบบขนส่ง ซึ่งเป็นการใช้บัตรเครดิตและบัตรเดบิตที่มีเทคโนโลยีแบบไร้สัมผัส (Contactless) ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งโดยการแตะบัตรที่เครื่องอ่านบัตร ทำให้ผู้โดยสารลดระยะเวลาในการซื้อบัตรโดยสารและช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการเงินสดของผู้ให้บริการ ซึ่งปัจจุบันระบบตัวร่วมบัตร cEMV สามารถชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งได้ ดังนี้ ๑) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สายนครวิถีและสายธานีรัถยา และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ๒) ระบบรถโดยสารประจำทาง ได้แก่ รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ๓) ระบบทางพิเศษ ได้แก่ ระบบทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน ๕ สายทาง (ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษกาญจนาภิเษก และทางพิเศษเฉลิมมหานคร) และระบบทางพิเศษของกรมทางหลวง จำนวน ๑ สายทาง (ทางยกระดับอุดรภูมิฯ (ดอนเมืองโทลล์เวย์)) และ ๔) ระบบเรือโดยสาร ได้แก่ เรือโดยสาร Mine Smart Ferry

นอกจากนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เร่งรัดการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อรองรับการดำเนินงานในส่วนของอัตราค่าโดยสารร่วมและมาตรฐานด้านเทคโนโลยีระบบตัวร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการนโยบายตัวร่วม ก่อนนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ก่อนคณะรัฐมนตรีนำเสนอร่างกฎหมายเข้าสู่รัฐสภาตามขั้นตอนต่อไป

๘.๒.๓ การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อลดข้อจำกัดของการใช้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง

การแก้ไขข้อกฎหมายเพื่อให้การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในรูปแบบ PPP Net Cost สามารถใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางได้นั้น ในเบื้องต้นกรมทางหลวงเห็นว่า การนำเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางไปใช้จ่ายเงินร่วมลงทุนให้กับโครงการทางหลวงสัมปทาน ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทาง อาจขัดต่อเจตนารมณ์ของการจัดตั้งเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางที่อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ได้รับกลับมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้ทางที่เป็นผู้จ่ายค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะรับไปพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาคอนกรีตตามข้อสังเกตของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แก่ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๔๔ พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒ รวมถึงพระราชบัญญัติการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน และลดข้อจำกัดของการใช้จ่ายเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทางสำหรับการพัฒนาทางหลวงสัมปทานในอนาคต

๘.๒.๔ การขอรับเงินสนับสนุนรายปีของโครงการฯ ให้แก่เอกชนตามสัญญา ร่วมลงทุนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ประชุมหารือแนวทางการจัดสรรงบประมาณที่จะใช้
ในการดำเนินโครงการฯ กับสำนักงบประมาณ และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแล้ว
เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๖ โดยสำนักงบประมาณไม่ขัดข้องในการที่กรมทางหลวงจะขอรับเงินสนับสนุน
รายปีของโครงการฯ ให้แก่เอกชนตามสัญญาร่วมลงทุนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีของ
กรมทางหลวง เพื่อลดข้อจำกัดทางการคลังของภาครัฐ ตามความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๘.๒.๕ การพิจารณาไม่กำหนดเงื่อนไขการดำเนินการตามมาตรการหรือนโยบายรัฐบาลเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งการลงทุนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่อิทธิพลของโครงการฯ ทั้งในรูปแบบ รัฐดำเนินการเองและร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนเป็นการดำเนินการในลักษณะทางแข่งขันหรือ ดำเนินการใด ๆ

กรมทางหลวงรับไปดำเนินการในขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสารข้อเสนอ
การให้เอกชนร่วมลงทุน (Request for Proposal : RFP) ต่อไป โดยจะพิจารณาไม่ให้มีการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว

๘.๒.๖ การปรับอัตราผลตอบแทนของเอกชนและอัตราดอกเบี้ยให้สอดคล้อง กับผลการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ผ่านมาและแนวโน้ม สภาพตลาดเงินตลาดทุนในอนาคต

กรมทางหลวงรับไปพิจารณาดำเนินการในขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสาร
ข้อเสนอการให้เอกชนร่วมลงทุน (Request for Proposal : RFP) โดยจะตรวจสอบและปรับปรุงข้อมูล
ในส่วนของการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงิน ผลตอบแทนของโครงการ ข้อมูลกระแสเงินสด และ
ภาระทางการเงินของภาครัฐ ให้อยู่บนสมมติฐานที่เป็นปัจจุบัน รวมถึงพิจารณาความสอดคล้องกับแนวโน้ม
สภาพตลาดเงินตลาดทุนในอนาคต ตลอดจนจะคำนึงถึงการจัดสรรความเสี่ยงของโครงการให้เหมาะสมกับ
ลักษณะโครงการในรูปแบบ PPP Net Cost และนำผลการจัดรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน (Market
Sounding) ในขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสารข้อเสนอการให้เอกชนร่วมลงทุน (Request for Proposal : RFP)
มาประกอบการพิจารณาต่อไป

๘.๒.๗ การปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการให้เป็นปัจจุบัน

กรมทางหลวงได้ประมาณการกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ
โดยนำข้อมูลปริมาณทรัพย์สินในเบื้องต้นที่ได้จากขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ
ที่แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ มาใช้ในการประมาณการ โดยปรับปรุงราคาประเมินให้เป็นปัจจุบันและสะท้อน
สภาพความเป็นจริงและราคาตลาด รวมถึงการประมาณการความเปลี่ยนแปลงของค่าทดแทนทรัพย์สินที่เกิดขึ้น
ในอนาคต ในส่วนการประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ผนวกไว้
ในกรอบวงเงินลงทุนโครงการแล้ว ทั้งนี้ หากพบว่ากรอบวงเงินลงทุนของโครงการฯ เปลี่ยนแปลงไปจากข้อเสนอ
กรมทางหลวงจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาก่อนลงนามในสัญญาตามขั้นตอนต่อไป

๘.๒.๘ การศึกษาความเหมาะสมของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)

กรมทางหลวงได้เปิดให้บริการระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ ในโครงการนำร่อง บริเวณด้านทับช้าง ๑ ด้านทับช้าง ๒ ด้านธัญบุรี ๑ และด้านธัญบุรี ๒ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ หลังจากเปิดให้บริการระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) มาแล้ว ๑ ปี กรมทางหลวงได้จัดทำรายงานผลการประเมินประสิทธิภาพและความเหมาะสมของระบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ซึ่งจากการประเมินพบว่า ประสิทธิภาพการระบายการจราจรของทุกด้านฯ มีแนวโน้มที่ดีขึ้น เกิดการประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดเวลาในการเดินทาง และลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ (Emission) และมีผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ดังนี้ มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) คิดเป็นประมาณ ๑,๕๑๐.๐๑ ล้านบาท อัตราผลตอบแทนภายในจากการลงทุน (EIRR) คิดเป็นประมาณร้อยละ ๘๙๖.๒๙ และอัตราผลประโยชน์ส่วนต้นทุน (Benefit-Cost Ratio) คิดเป็นประมาณ ๖.๙๔ เท่า ทั้งนี้ กรณีที่พบว่าจำเป็นต้องปรับปรุงแบบจัดเก็บค่าผ่านทางของโครงการฯ กรมทางหลวงจะเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ก่อนลงนามในสัญญาฯ ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ และ ๕

๙. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๙.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

“มาตรา ๒๙ เมื่อสำนักงานเห็นว่าหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการมีความครบถ้วน ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน

ในการเสนอเรื่องตามวรรคหนึ่ง ให้มีความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอประกอบการพิจารณาไปพร้อมกัน และในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน ให้มีความเห็นของสำนักงบประมาณ หรือในกรณีที่ ต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ที่เป็นหนี้สาธารณะ ให้มีความเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะประกอบการพิจารณาด้วย

เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน ให้คณะกรรมการแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักกรณันั้นต่อไป

...”

๙.๒ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

“มาตรา ๔ การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้เสนอได้ เฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

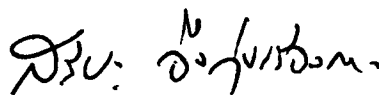
...”

๑๐. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้การดำเนินงานโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง เป็นไปตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ เมื่อคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนแล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักการนั้นต่อไป ซึ่งกรมทางหลวงได้รับความเห็นของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ดำเนินการตามความเห็นของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กรมทางหลวงดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๙ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทองตามหลักการของโครงการฯ ที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้พิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่กรมทางหลวงเสนอแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘ (สุภิสรา)

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ suphitsara.cha@otp.go.th